



Indsejlingen til Karrebæksminde og frem til fjorden, Susåen og Næstved Havn. Foto: Næstved Havn

Karrebæksminde

Karrebæk Fjord Lodseri blev etableret i 1831 og ophørte i 1993. Karrebæk Fjord Lodseri hed i en periode Karrebæksminde Lodseri. I dag varetages lodsningen fra Karrebæksminde af DanPilot. Lodseriet opstod, fordi Susåen fungerede som transportvej. Susåen er Sjællands længste å og største vandsystem og går fra Tingerup Tykke ved Rønnede gennem Næstved til Karrebæksminde. På strækningen fra Karrebæksminde og ind i landet blev der sejlet med pramme allerede i 1700-tallet.

Starbas.net har Karrebæk Fjord Lodseris arkiv fra 1831 til 1968. Arkivet omfatter cirkulærer, vejledninger, bekendtgørelser og lodstakster samt lodsjournaler og lodsregnskaber.

Næstved Kanal blev sammen med Næstved Havn udgravet i sidste halvdel af 1930'erne, hvilket forbedrede indsejlingsforholdene til Næstved. Ved indsejlingen fra Karrebæksminde Fjord til kanalen blev anlagt en bro ved Karrebæksminde i 1936, da kanalen blev gravet.



*Karrebæksmindebroen har en broklap, der er 26 meter lang og vejer 200 tons. Den har en fri gennemsejlingshøjde på 20 meter, da broklappen ved fuld hældning hænger lidt ud over sejlrenden. Den første bro ved Karrebæksminde var en svingbro, der forbandt Enø med Sjælland i begyndelsen af 1800-tallet. Den første bro ved kanalen var en klapbro, der blev bygget i 1834. Den blev afløst af den nye klapbro i 1870.
Foto: Næstved Havn.*



Kongeskibet passerer svingbroen i Næstved Kanal. Broen blev indviet i 1997. Foto: Vejdirektoratet

Svingbroen over Næstved Kanal er en af Danmarks få svingbroer. Bryggebroen og Cirkelbroen i København og Odins Bro i Odense er nyere svingbroer. En svingbro har ikke broklapper, men svinger de to brofag med vejbaner, så skibe kan passere broen mellem de to brofag.

Broen fører trafikken på hovedvej 22 mellem Slagelse og Vordingborg uden om Næstved. Når broen skal åbnes, løfter hydrauliske pumper de to brofag lidt op og svinger brofagene, så de to brofag kommer til at stå parallelt med kanalen, mens skibene passerer broen. Svingbroen åbnes typisk en til to gange i døgnet. Åbningerne foregår så vidt muligt uden for myldretiden og varer 5-6 minutter, afhængig af, hvor mange skibe, der skal passere broen.



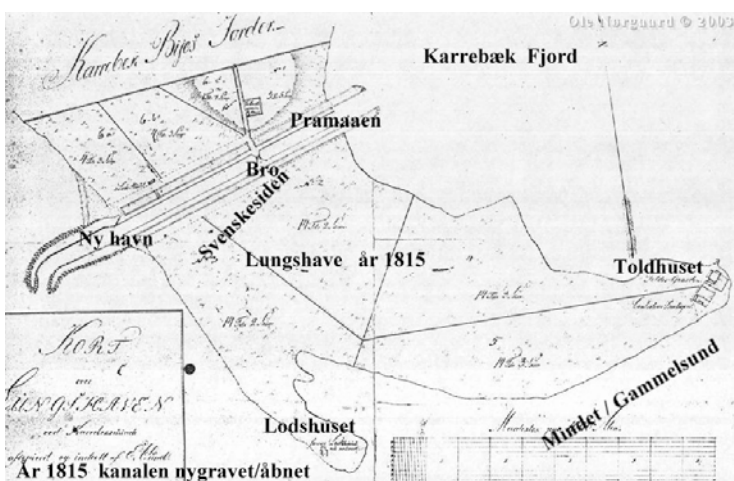
Susåen er 83 km lang og har siden middelalderen haft betydning som transportvej. Kanalen er 4,5 sømil lang og har siden 1930-erne haft stor betydning for erhvervslivet og udviklingen i Næstved. Foto: Næstved Havn

I dag betjener DanPilot Næstved Havn fra de nærmest beliggende lodsstationer.



Der er blevet lodset fra Karrebæksminde helt tilbage fra 1690. Havn og åløb bestod tidligere af fire dele: Havnen ved Næstved, Karrebæk Fjord, Susåen og udløbet fra fjorden mellem Enø og Lungshavn. På ovenstående nutidige kort har Næstved Havnevesen markeret steder og den gamle sejlroute ved Karrebæksminde og Susåens gamle forløb fra fjorden og helt ud til havet. Øverst ses den kanal, der blev gravet i 1935-1937 ved Karrebæksminde samt yderhavnen og sejlrenden i fjorden.

Susåen løber ca. 7 km fra Næstved til Karrebæk Fjord og ca. 7 km fra udløbet til fjorden og Mindet. I 1500-tallet måtte godset fra større skibe lodsnes til Mindet Havn og omlastes til pramme, der med sejl, roning eller stugning over fjorden blev ført ad Susåen til havnen i Næstved.



Karrebæksminde var en ladeplads, hvor omladning fra skibe til pramme skete, indtil Næstved fik en havn i 1938. Nederst på kortet ses den gamle indsejling fra fjorden til havet. I 1801 til 1807 blev bygget en kanal fra fjorden til havet med en havn og en bro, hvilket ses øverst på tegningen. Kanalen, åen og sejlrenden i fjorden blev udgravet i 1935-1937, så hele sejløbet fik en dybde på 6 meter og 42 meters bredde. Derfor sandede den gamle indsejling ved Mindet til.

Der blev ansat 25 lodser og 11 reservelodser samt hjælpelodser fra 1690 til sidst i 1900-tallet ved lodsnings i Karrebæksminde. I dag er der lodstvang fra Karrebæk til Næstved for ind- og udgående skibe på 55 m og derover.



På postkortet ovenfor ses en af de ældre lodsbåde i Karrebæksminde Lodseri ved kanalens udløb.

Med stiftamtmandens hjælp byggede staten et lodshus i Mindet i 1750 ved den oprindelige indsejling til fjorden på følgende vilkår: "Lodshuset med grund og have, således som det findes nu, skal fremdeles tilhøre Næstved uden afgift og være under Næstveds jurisdiktion og skal herefter som tidligere uhindret beholde sin lodse- og ladeplads. Lodsens må ikke holde kro eller skænke for Saltø's bønder; men han må godt sælge mad og drikke til fremmede søfolk." I dag er der en vej med navnet Lodsvej i Karrebæksminde, som vidner om byens fortid og nutid som lodsby.

På postkortet nedenfor ses den smalle kanal og broen over kanalen ved havnen i Karrebæksminde.





Der blev bygget flere pakhuse i Karrebæksminde i 1800-tallet, da der var adskillige herregårde i omegnen, som eksporterede korn til udlandet fra Karrebæksminde. Pakhusene blev ligeledes brugt til at opbevare varer og andet gods, som handel og industri i Næstved havde brug for. Nederst ses et postkort af Næstveds gamle havn, hvor slæbebåden Susaa har forladt kajen med en pram på slæb.

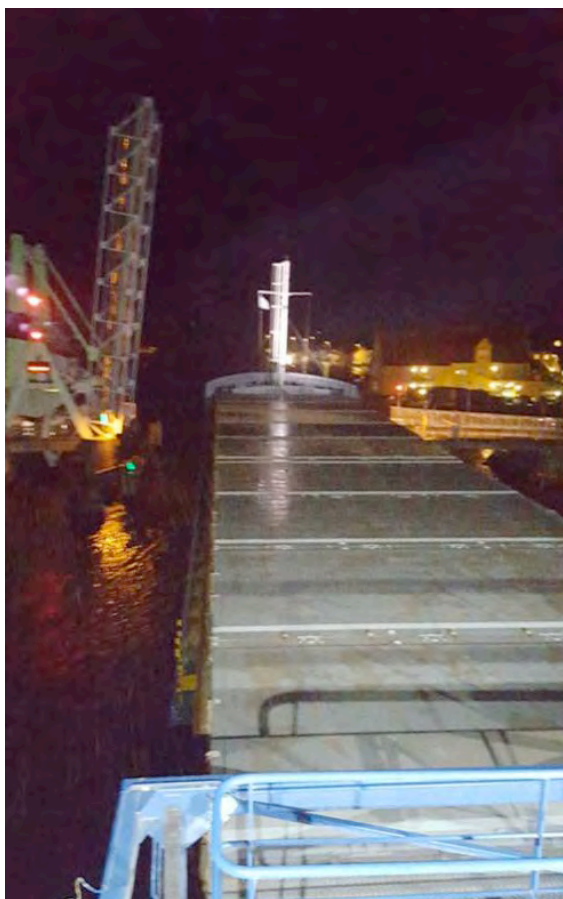
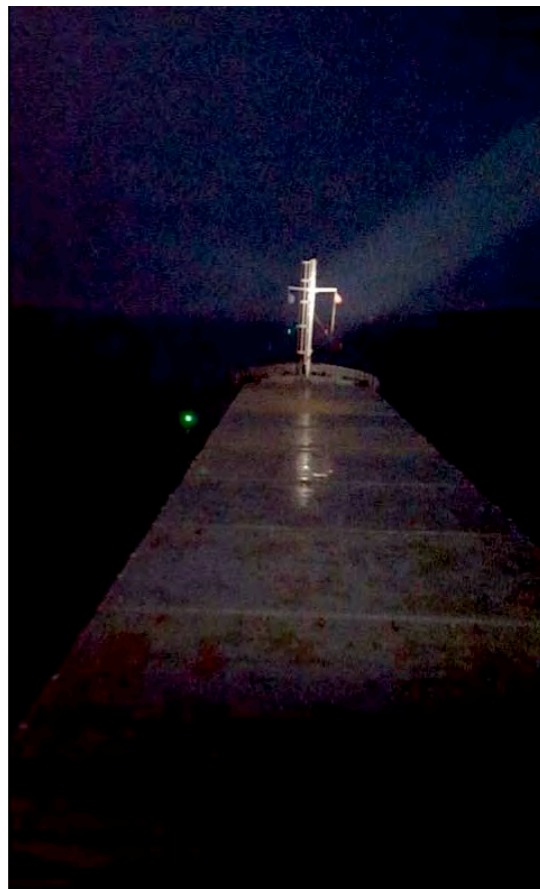
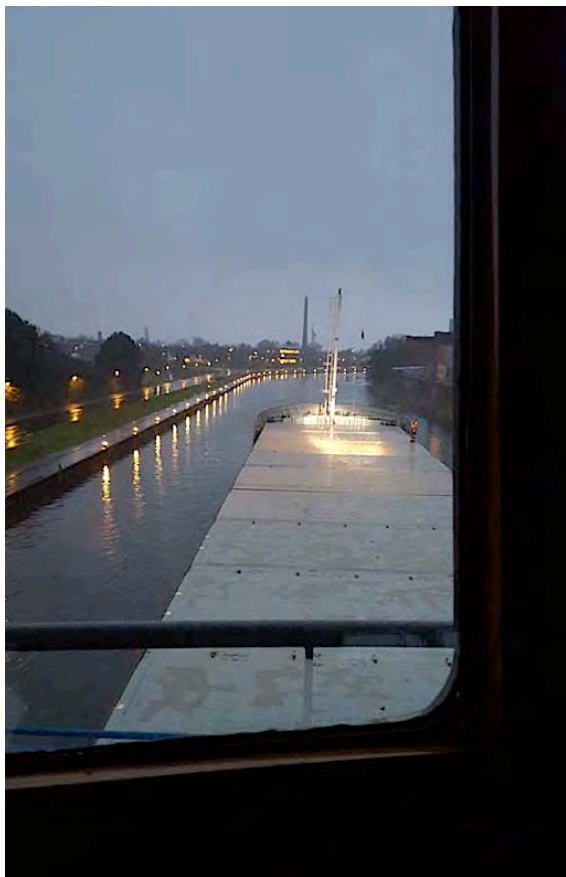




Næstved Havn er optaget på Kulturministeriets kulturliste over 1001 fortællinger om Danmark, for byens havn ligger lidt inde i landet, og ikke ved kysten, hvilket er atypisk for en dansk købstad. Det er kun Odense, der har en lignende havnehistorie. Ny Maglemølle Papirfabrik med det meget store fabriksanlæg opstod i 1935 samtidig med udgravningen af den nye kanal og sejlrenden. Og det store krananlæg i to etager over 375 m, der ses på begge fotografier, er ligeledes usædvanligt for en havn 14 km inde i landet. Fotos: Kulturstyrelsen



Når et skib lodses fra havnen gennem den smalle kanal til Karrebækminde en sen novemberdag bliver det hurtigt mørkt. Her ses, hvordan Ebbe Jensen lodser et skib ud til Karrebæksminde gennem den natsorte kanal. Først fremme ved den åbne Karrebæksmindebro er der lys på omgivelserne.



Men byrådet har besluttet, at havnen skal lukkes. Skibene bliver større og længere og kanalens sejladsbegrænsninger, lodstvang for skibe over 55 m og havnens placering inde i landet samt antallet af skibsanløb til Næstveds havn giver ikke mulighed for at konkurrere med havnene i Køge, Vordingborg og Stigsnæs og en beliggenhed ved havet og motorveje. Så der skal træffes beslutning om havnens fremtid.

Muligheden for at flytte havnen ud til Smålandshavet skal ses i lyset af investeringerne, indtjeningsmulighederne og virksomhedernes behov for skibsfragt er en mulighed, som indgår i beslutningsprocessen.

Omstillingen er en smertelig proces for en by og dens virksomheder, der i tidens løb har investeret mange penge på at sikre adgangen fra havnen til havet. Men industriens, handelens og havets transportsystemer er ændret. En ændring til en havn for mindre skibe og lystsejlere eller andre udnyttelser af havneområdet kan være andre løsninger. Fotos: Ivar Svane

Nedenfor ses lodsvæsenets lodspenge i 1941 fastsat i lokaltakster ud fra lodsvæsenets takstklasser.

Karrebæk Fjord Lodseri.

Lokaltakster.

Lodsninger.	Skibe under 100 BRT.	Skibe mellem 100-150 BRT.	Skibe paa og over 150 BRT.
<i>Mellem</i>			
Søen eller Reden og Karrebæksminde Havn	2	3	4
Søen eller Reden og Karrebæksminde (Broen passeret)	2	4	5
Søen eller Reden og Næstved (i Havn)	4	6	8 $\frac{1}{2}$
Karrebæksminde Havn og Næstved Havn	4	4	6
Forhaling indenfor samme Havn	1	1	1
<i>Fra Næstved til:</i>			
Fæmo	8 $\frac{1}{2}$	9 $\frac{1}{2}$	12 + $\frac{1}{2}$
Masnede	11	12	12 + 2 $\frac{1}{2}$
Skælskor Fjord	11 $\frac{1}{2}$	12 + $\frac{1}{2}$	12 + 3
Staalbybet	11 $\frac{1}{2}$	12 + $\frac{1}{2}$	12 + 3
Korsør (udenfor Nygrund) ..	12 + 1	12 + 1 $\frac{1}{2}$	12 + 3
Omø Sund (passeret)	12 + 1	12 + 1 $\frac{1}{2}$	12 + 3
Guldborg (Broen passeret) ...	11 $\frac{1}{2}$	12 + $\frac{1}{2}$	12 + 3
Gronsvund (Skansepynt)	12 + 1 $\frac{1}{2}$	12 + 2	12 + 3 $\frac{1}{2}$
Nyborg (Knudshoved)	12 + 1 $\frac{1}{2}$	12 + 2	12 + 3 $\frac{1}{2}$
Albuen	12 + 2	12 + 2 $\frac{1}{2}$	12 + 4

6

Lodsninger.	Skibe under 100 BRT.	Skibe mellem 100-150 BRT.	Skibe paa og over 150 BRT.
<i>Fra Karrebæksminde til:</i>			
Fæmo	5	6	7 $\frac{1}{2}$
Masnede	8 $\frac{1}{2}$	9 $\frac{1}{2}$	11
Skælskor Fjord	9 $\frac{1}{2}$	10	12
Staalbybet	9 $\frac{1}{2}$	10	12
Korsør (udenfor Nygrund) ..	11	11	12 + 1
Omø Sund (passeret)	11	11	12 + 1
Guldborg (Broen passeret) ...	9 $\frac{1}{2}$	10	12
Gronsvund (Skansepynt)	12	12	12 + 1 $\frac{1}{2}$
Nyborg (Knudshoved el. Slips-havn)	12	12	12 + 1 $\frac{1}{2}$
Albuen	12	12	12 + 2

Landsaflytningspenge.

Sommer 6 Kr. Vinter 8 Kr.

Rejsepenge.

Fra Næstved	Kr. 2,00
→ Fæmo eller Raugo	— 14,00
→ Masnede	— 6,00
→ Skælskor Fjord	— 8,00
→ Korsør	— 7,00
→ Guldborg	— 10,00
→ Gronsvund	— 13,00
→ Nyborg	— 10,00
→ Albuen	— 16,00

Karrebæk Lodseri var et af de lodserier, der skulle nedlægges efter ændringerne i lodsloven i 1979. Nedenfor ses Farvandsvæsenets lokaltakster for Karrebæk Lodseri i 1979.

Skrevet af Danmarks Lodsmuseumsforening

Karrebæk Fjord Lodseri			
Lokaltakster			
Lodsninger	Skibe under 100 BRT	Skibe mellem 100-150 BRT	Skibe på og over 150 BRT
<i>Mellem:</i>			
Søen eller reden og Karrebæksminde Havn	2	3	4
Søen eller reden og Karrebæksminde [broen passeret]	2	4	5
Søen eller reden og Næstved (I havn)	4	6	8,5
Karrebæksminde Havn og Næstved Havn	4	4	6
Forhaling inden for samme havn	1	1	1
<i>Fra Næstved til:</i>			
Masnedø	11	12	12+2,5
Skælskør Fjord	11,5	12+0,5	12+3
Ståldybet	11,5	12+0,5	12+3
Korsør (uden for Nygrund)	12+1	12+1,5	12+3
Omø Sund (passeret)	12+1	12+1,5	12+3
Guldborg (broen passeret)	11,5	12+0,5	12+3
Grønsund (Hesnæs)	12+5,5	12+6	12+7,5
Nyborg (Knudshoved)	12+1,5	12+2	12+3,5
Albuen	12+2	12+2,5	12+4
<i>Fra Karrebæksminde til:</i>			
Masnedø	8,5	9,5	11
Skælskør Fjord	9,5	10	12
Ståldybet	9,5	10	12
Korsør (uden for Nygrund)	11	11	12+1
Omø Sund (passeret)	11	11	12+1
Guldborg (broen passeret)	9,5	10	12
Grønsund (Hesnæs)	12+4	12+4	12+5,5
Nyborg (Knudshoved eller Slipshavn)	12	12	12+1,5
Albuen	12	12	12+2
Landsætningspenge			
Kr. 8,25			